Deutscher Bundestag **Drucksache 19/108**

19. Wahlperiode 17.11.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Caren Lay, Jörg Cezanne, Dr. Gregor Gysi, Jan Korte, Dr. Gesine Lötzsch, Klaus Ernst, Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Andreas Wagner und der Fraktion DIE LINKE.

Rolle der Bundesregierung bei der Insolvenz der Air Berlin

Deutschlands zweitgrößte Fluggesellschaft Air Berlin musste in diesem Jahr Insolvenz anmelden, mit einschneidenden Folgen für die Belegschaft sowie die Verbraucherinnen und Verbraucher. Von den mehr als 8 000 Beschäftigten der Air Berlin haben viele ihre Arbeitsplätze verloren und der Rest der ehemaligen Belegschaft muss zu meist schlechteren Konditionen zu anderen Luftverkehrsgesellschaften wechseln.

Seitdem Air Berlin im August ihre Zahlungsunfähigkeit erklärte, äußerten sich Vertreter der Bundesregierung mehrfach ganz offensiv dahingehend, dass sie im Zuge der Verteilung der Insolvenzmasse die deutsche Fluggesellschaft Lufthansa stärken wolle, indem wesentliche Teile von Air Berlin in die Lufthansa bzw. deren Tochterunternehmen eingegliedert werden. Trotz zahlreicher anderer Übernahmeangebote, die teilweise auf Erhalt von Air Berlin als eigenständiges Unternehmen abzielten, wurde letztlich der Lufthansa der Zuschlag erteilt, was presseöffentlich als „abgekartetes Spiel“ zu Gunsten der Lufthansa bezeichnet wurde (u. a. www.ardmediathek.de/tv/Monitor/Air-Berlin-Deal-Abgekartetes-Spiel-zula/Das-Erste/Video?bcastId=438224&documentId=47331446), an dem auch die Bundesregierung beteiligt gewesen sei. In der Tat hatte die Bundesregierung großen Anteil daran, dass die Zahlungsunfähigkeit Air Berlins nicht umgehend die Einstellung ihres Betriebes zur Folge hatte, wodurch die Landerechte Air Berlins frei neu ausgeschrieben worden wären. Die Bundesregierung gewährte Air Berlin einen Übergangskredit in Höhe von 150 Mio. Euro, der durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) zur Verfügung gestellt und durch eine Bundesbürgschaft abgesichert wurde (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2017/20170815-gemeinsame-pressemitteilung-zu-air-berlin.html). Dadurch wurde neben der zeitweisen Aufrechterhaltung des Betriebes auch ein geordnetes Insolvenzverfahren und damit der Verkauf von Unternehmensteilen ermöglicht.

Laut dem Insolvenzgutachten beträgt die Insolvenzmasse lediglich zirka 213 Mio. Euro. Über deren Zusammensetzung und speziell über die darin enthaltene Höhe der bewerteten Luftverkehrsrechte werden in der Öffentlichkeit aber keine Angaben gemacht (www.welt.de/wirtschaft/article170621408/Gutachten-offenbart-die-vier-Gruende-der-Air-Berlin-Pleite.html). Die Bundesministerin für Wirtschaft und Energie, Brigitte Zypries, sagte am 5. September 2017, dass die Slots von Air Berlin „möglichst teuer verkauft werden“ sollten (Protokoll 18/120 des Ausschusses für Wirtschaft und Energie, Seite 5).

Dadurch dass der Bund über die KfW einen Überbrückungskredit gewährte und weil zudem die Bundesagentur für Arbeit einen Teil der Gehälter von Air Berlin Beschäftigten zahlte, war und ist der Bund darüber hinaus Beteiligter im Insolvenzverfahren und hatte und hat somit die Möglichkeit, Einfluss darauf zu nehmen.

Aufgrund dieser formalen Einflussmöglichkeiten des Bundes und seiner konkreten Einflussnahme auf die Gestalt des Insolvenzverfahrens (durch den Kredit in Höhe von 150 Mio. Euro) ist es angesichts der weitreichenden Folgen der Insolvenz von Air Berlin für die Belegschaft sowie die Verbraucherinnen und Verbraucher von öffentlichem Interesse, mit welchen Zielvorstellungen, Maßnahmen und Absprachen die Bundesregierung das Insolvenzverfahren beeinflusst hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

Einfluss der Bundesregierung auf das Insolvenzverfahren

1. Ist es zutreffend, wie der Bericht von Monitor nahelegt, dass die Bundesregierung eine Übernahme großer Teile Air Berlins durch die Lufthansa befürwortete?

   Wenn ja, mit welcher Begründung, und wann wurde diese Position in Absprache welcher Ministerien festgelegt?

2. Inwiefern war die Bundesregierung direkt oder indirekt an der Übernahme von Teilen Air Berlins durch andere Unternehmen beteiligt, und wurde insbesondere Einfluss darauf genommen, dass die Lufthansa wesentliche Teile von Air Berlin übernehmen kann?

   Wenn ja, wie und durch wen?

3. Kann die Bundesregierung den in der o. g. Monitor-Sendung geäußerten Verdacht ausräumen, dass sie von Anfang an die Absicht hatte, die Lufthansa bei der Übernahme von Teilen von Air Berlin zu bevorzugen (bitte begründen)?

4. Welche Unternehmen bzw. Institutionen waren bzw. sind nach Kenntnis der Bundesregierung beim Insolvenzverfahren der Air Berlin Mitglieder des vorläufigen Gläubigerausschusses sowie der Gläubigerversammlung, und welche Veränderungen hat es bei der Zusammensetzung dieser insolvenzrechtlich relevanten Gremien nach Kenntnis der Bundesregierung im Laufe des Verfahrens, insbesondere seit dem 1. November 2017, gegeben?

5. War bzw. ist die Luftverkehrsgesellschaft Etihad nach Kenntnis der Bundesregierung in diesen Gremien vertreten (bitte begründen)?

6. Waren bzw. sind die Kreditanstalt für Wiederaufbau und/oder die Bundesagentur für Arbeit jeweils dort vertreten (bitte begründen), und welches Stimmgewicht hatten bzw. haben diese Anstalten öffentlichen Rechts nach Kenntnis der Bundesregierung in der Gläubigerversammlung (bitte unter Angabe der Stimmgewichte der anderen Mitglieder aufführen)?

7. Wie hat die Bundesregierung, die die Rechtsaufsicht über bundeseigene Anstalten öffentlichen Rechts ausübt, ihre Position bezüglich eines favorisierten Käufers von Air Berlin bzw. Unternehmensteilen in den Gläubigerausschuss sowie die Gläubigerversammlung eingebracht (Direktiven, Absprachen etc.), und welche darüber hinausgehenden Möglichkeiten hat die Bundesregierung genutzt, um ihre Position einzubringen?

8. Wann und wo fanden jeweils die Sitzungen des Gläubigerausschusses sowie der Gläubigerversammlung (inklusive des vorläufigen Gläubigerausschusses bzw. vorläufigen Gläubigerversammlung) statt, und welche Sitzungen sind bereits terminiert?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

9. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Gespräche zur Übernahme von Teilen von Air Berlin zwischen Unternehmen

   a) bezüglich der Übernahme der Beschäftigten,

   b) bezüglich der Übernahme der Flugzeuge,

   c) bezüglich der Übernahme weiterer Unternehmensteile, und

   d) über die Bedingungen für eine Übernahme?

10. Wann haben die Gläubiger dem derzeit kartellrechtlich geprüften Verkauf von Unternehmensteilen Air Berlins zugestimmt bzw. wann soll diese Zustimmung endgültig seitens der Gläubiger erteilt werden?

Überbrückungskredit der KfW

11. Welchen Einfluss hat eine „doppelte Insolvenz“ (www.test.de/Air-Berlin-insolvent-Das-muessen-Kunden-jetzt-wissen-5218659-0/) auf die Rückzahlung des Kredites in Höhe von 150 Mio. Euro, welcher durch die Bundesregierung abgesichert wurde, und wodurch ist sichergestellt, dass dieser Kredit letztlich bedient wird?

12. Für welche Zwecke wurde dieser Kredit nach Kenntnis der Bundesregierung verausgabt, und in welchen Tranchen wurde er ausgezahlt?

13. Welche Kriterien hat die Bundesregierung an die Vergabe eines Überbrückungskredites in Höhe von 150 Mio. Euro an Air Berlin nach dem von dieser gestellten Insolvenzantrages im August 2017 geknüpft, und wurden dabei insbesondere Kriterien für die Übernahme von Teilen von Air Berlin durch andere Unternehmen festgelegt?

    Wenn ja, welche waren das und warum?

    Wenn nein, warum nicht?

14. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass ohne den durch den Bund abgesicherten Kredit in Höhe von 150 Mio. Euro kein geordnetes Insolvenzverfahren in Eigenverantwortung möglich gewesen wäre (bitte begründen)?

15. Hätten nach Ansicht der Bundesregierung alle Flugzeuge der Air Berlin, d. h. auch der an die Lufthansa verleasten, bei einer abrupten Insolvenz am Boden bleiben müssen (bitte begründen)?

16. In welchen anderen Fällen hat der Bund in den letzten 25 Jahren Insolvenzverfahren finanziell durch Kredite oder Bürgschaften abgesichert?

17. Wird zahlungsunfähigen bzw. insolventen Fluggesellschaften seitens des Luftfahrtbundesamtes üblicherweise die Betriebsgenehmigung entzogen (bitte unter Angabe der gesetzlichen oder untergesetzlichen Grundlage darlegen), und warum war dies im Falle Air Berlins nicht der Fall?

18. In welchen Fällen wurden in den letzten 25 Jahren zahlungsunfähigen Fluggesellschaften die Betriebserlaubnis entzogen, und in welchen Fällen wurde davon abgesehen (bitte jeweils die Begründungen für eine unterbliebene Entziehung der Betriebsgenehmigung angeben)?

Verkauf von Teilen von Air Berlin

19. Wann wurden nach Kenntnis der Bundesregierung nach der Beantragung der Insolvenz welche Anteile von Air Berlin zu welchem Preis an wen verkauft?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

20. Werden diese Anteile nach Kenntnis der Bundesregierung nicht mehr der Insolvenzmasse zugerechnet („Fast nichts zu holen bei Air Berlin“, Der Tagesspiegel vom 11. November 2017., S. 10)?

    Wenn ja, warum?

    Wenn nein, wieso nicht?

21. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Insolvenzgutachten die Slots und Verkehrsrechte von Air Berlin genannt, und mit welchem Wert sind diese darin aufgeführt?

22. Welche kartellrechtlichen Prüfungen werden nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit von der EU im Zusammenhang mit der Insolvenz von Air Berlin durchgeführt, und wann werden diese voraussichtlich jeweils abgeschlossen sein (bitte begründen)?

23. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass Flugzeuge der Luftfahrgesellschaft Walter bereits für Eurowings im Einsatz sind (bitte begründen)?

    Wenn ja, seit wann?

24. Wie viele der Flugzeuge, die mit Stand 1. August 2017 im Besitz (auch durch Leasing) von Air Berlin sowie deren Tochtergesellschaften waren, sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit für welche Luftverkehrsgesellschaft (auch via Wet-Lease) im Einsatz, und auf welcher rechtlichen Grundlage ist dieser Einsatz trotz Insolvenz und ausstehender kartellrechtlicher Genehmigung von Teilübernahmen der insolventen Air Berlin möglich?

Situation der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer

25. Hat sich die Bundesregierung dafür eingesetzt, dass bei einem Verkauf von Unternehmensanteilen der Air Berlin die Arbeitsplätze erhalten bleiben und sich die Arbeitsbedingungen von Air Berlin Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Gehalt, Urlaubsanspruch etc.) bei einem Wechsel zu einem Käufer von Teilen Air Berlins nicht verschlechtern?

    Wenn ja, wie?

    Wenn nein, warum nicht?

26. In welcher Gesamthöhe hat die Bundesagentur für Arbeit zeitweise die Gehaltszahlungen für Mitarbeiter von Air Berlin übernommen, und auf welcher Grundlage wurden diese Zahlungen gewährt?

Gespräche der Bundesregierung

27. Welche Gespräche haben in den Jahren 2016 und 2017 zwischen der Bundesregierung (inklusive nachgeordneter Oberbehörden des Bundes) mit Vertretern von Air Berlin, Etihad, Lufthansa (inklusive deren Tochtergesellschaften) sowie den Vereinigten Arabischen Emiraten stattgefunden, bei denen es ganz oder teilweise um Luftverkehrsrechte, die wirtschaftliche Situation von Air Berlin oder dessen Insolvenz(verfahren) ging (bitte auflisten mit Datum, beteiligten Personen und Hauptthema des Gespräches)?

28. Welche Gespräche haben in den Jahren 2016 und 2017 zwischen der Bundesregierung (inklusive nachgeordneter Oberbehörden des Bundes) mit der Kreditanstalt für Wiederaufbau, der Bundesagentur für Arbeit sowie Gewerkschaften/Betriebsräten stattgefunden, bei denen es ganz oder teilweise um die wirtschaftliche Situation von Air Berlin oder dessen Insolvenz(verfahren) ging (bitte auflisten mit Datum, beteiligten Personen und Hauptthema des Gespräches)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Luftverkehrsrechte von Air Berlin

29. Wann hat Air Berlin seit 2014 Genehmigungen für Codesharing-Verbindungen mit der Luftfahrtgesellschaft Etihad für welche Verbindungen beantragt (bitte unter Angabe der betreffenden Flugplanperioden aufführen), und welche der beantragten Verbindungen wurden wann vom Luftfahrtbundesamt genehmigt?

    Welche Anträge für entsprechende Codesharing-Verbindungen lagen für den Winterflugplan 2017/18 seit wann vor, und welche wurden wann genehmigt?

30. Treten die Airlines, die Teile von Air Berlin übernommen haben, nach Kenntnis der Bundesregierung in die Codesharing-Verbindungen von Air Berlin und Etihad ein?

    Wenn ja, welches Unternehmen führt an Stelle der Air Berlin nun welche Verbindungen fort?

31. Welche Airlines, die Teile von Air Berlin übernommen haben (bzw. bei denen die Übernahme von Unternehmensteilen Air Berlins derzeit kartellrechtlich geprüft wird), haben nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2016 und 2017 welche Code-Sharing-Verbindungen mit Etihad in Deutschland beantragt, und welche davon wurden wann genehmigt (bitte für den Sommerflugplan 2017 und Winterflugplan 2017/18 sowie – falls bereits vorliegend – den Sommerflugplan 2018 getrennt ausweisen)?

32. Welche darüber hinausgehenden Kooperationsformen wurden in den Jahren 2016 und 2017 zwischen diesen Unternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung geschlossen, und welche sind nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. durch vorliegende Anträge) geplant?

33. Welche Luftverkehrsgesellschaften haben nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Übernahme von Teilen Air Berlins welche Luftverkehrsrechte von Air Berlin übernommen bzw. beabsichtigen dies vorbehaltlich der Genehmigung, und welche früher von Air Berlin geflogenen Verbindungen werden auf jeweils welcher Rechtsgrundlage aktuell von den Airlines, die Teile von Air Berlin übernommen haben, geflogen?

34. Welche Luftverkehrsgesellschaften haben nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Übernahme von Teilen Air Berlins welche Slots von Air Berlin an welchen Flughäfen übernommen bzw. beabsichtigen dies vorbehaltlich der Genehmigung (ggfs. auf Angaben des Flughafenkoordinators der Bundesrepublik Deutschland zurückgreifen)?

    a) Welcher Preis wurde für diese jeweils gezahlt?

    b) Welche Slots von Air Berlin werden aktuell von den Airlines, die Teile von Air Berlin übernommen haben, genutzt?

35. Wurden die Slots für die Langstreckenflüge Air Berlins, die von keiner Luftverkehrsgesellschaft übernommen wurden, nach Kenntnis der Bundesregierung neu vergeben?

    Wenn ja, an wen, bzw. wann und durch wen ist dies geplant?

36. Welche weiteren, mit der Insolvenz Air Berlins neu zu vergebene, Slots wurden nach Kenntnis der Bundesregierung neu vergeben bzw. ausgeschrieben, bzw. für wann ist dies geplant?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

37. Welche von der Lufthansa bzw. deren Tochterunternehmen durch die Übernahme von Teilen Air Berlins neu aufgenommenen bzw. beantragten Inlandsverbindungen werden derzeit von deutschen Kartellbehörden geprüft, und wann wird diese Prüfung nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschlossen sein?

Berlin, den 16. November 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333